Gesetz-Sammlung
für die
Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 9.

Inhalt: Staatsvertrag zwischen Preußen, Mecklenburg-Schwerin und Mecklenburg-Strelitz wegen Herstellung einer Eisenbahn von Hagenow nach Oldesloe mit Abzweigung nach Mölln, S. 47. — Staatsvertrag zwischen Preußen und Lübeck wegen Herstellung einer Eisenbahn von Hagenow nach Oldesloe mit Abzweigung nach Mölln, S. 56. — Bekanntmachung der nach dem Gesetz vom 10. April 1872 durch die Regierungs-Amtsblätter publizirten landesherrlichen Erlasse, Urkunden ꝛc., S. 61.

(Nr. 9445.) Staatsvertrag zwischen Preußen, Mecklenburg-Schwerin und Mecklenburg-Strelitz wegen Herstellung einer Eisenbahn von Hagenow nach Oldesloe mit Abzweigung nach Mölln. Vom 5. Dezember 1889.

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen, Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Mecklenburg-Schwerin und Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Mecklenburg-Strelitz haben zum Zwecke einer Vereinbarung über die Herstellung einer Eisenbahn von Hagenow über Wittenburg und Zarrentin nach Oldesloe mit Abzweigung nach Mölln zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen:
Allerhöchstihren Geheimen Ober-Regierungsrath Dr. jur. Paul Micke,

Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Mecklenburg-Schwerin:
Allerhöchstihren Ministerialrath Ernst Ehlers,

Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Mecklenburg-Strelitz:
Allerhöchstihren Landgerichtsdirektor, Kammerherrn Wilhelm von der Decken,

welche unter dem Vorbehalte der landesherrlichen Ratifikation den nachstehenden Staatsvertrag vereinbart haben:

Artikel Eins.

Die Königlich Preußische Regierung beabsichtigt eine Eisenbahn von Hagenow über Wittenburg und Zarrentin nach Oldesloe oder einem in der Nähe belegenen

Ausgegeben zu Berlin den 5. Mai 1891.

Punkte der Linie Schwarzenbeck–Oldesloe–Neumünster mit Abzweigung nach Mölln auszuführen, sobald sie die gesetzliche Ermächtigung hierzu erhalten haben wird.

Die Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinsche und die Großherzoglich Mecklenburg-Strelitzsche Regierung gestatten der Königlich Preußischen Regierung nach Maßgabe der nachstehenden näheren Bestimmungen den Bau und Betrieb dieser Bahn innerhalb ihrer Staatsgebiete und werden derselben das Enteignungsrecht ertheilen.

Artikel Zwei.

Die Bahn soll bei dem Bahnhof Hagenow von der Berlin-Hamburger Eisenbahn ausgehen, mit normaler Spur (1,435 Meter Spurweite) und so hergestellt werden, daß ein direkter Wagenübergang von und nach den Anschlußbahnen stattfinden kann.

Im Uebrigen kann der Bau und Betrieb der Bahn nach Maßgabe der Bestimmungen der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 und den dazu künftig ergehenden ergänzenden oder abändernden Bestimmungen eingerichtet werden.

Die Feststellung der sämmtlichen Bauentwürfe sowie die Prüfung der anzuwendenden Fahrzeuge, einschließlich der Dampfwagen, steht der Königlich Preußischen Regierung allein zu, welche übrigens bezüglich der Führung der Linie, wie auch bezüglich der Anlegung von Stationen sowohl für den Personen- als für den Güterverkehr an allen denjenigen Punkten innerhalb des Mecklenburgischen Staatsgebietes, an denen ein entsprechendes Verkehrsbedürfniß vorhanden ist oder künftig sich herausstellen wird, etwaige besondere Wünsche der Großherzoglichen Regierungen thunlichst berücksichtigen wird.

Die landespolizeiliche Prüfung und Genehmigung der Bauentwürfe, soweit diese die Herstellung von Wegen, Brücken, Uebergängen, Triften, Einfriedigungen und Wasserzügen (Vorfluths- und Entwässerungsanlagen), sowie die Anlage von Sicherheitsstreifen betreffen, bleibt den Großherzoglichen Regierungen innerhalb ihrer Gebiete vorbehalten. Ebenso verbleibt denselben auch die Bestimmung über die Anlage von Zufuhrwegen zu den Bahnhöfen.

Es gilt als vereinbart, daß die Kosten der Herstellung, Unterhaltung und Beleuchtung der Zufuhrwege zu den Bahnhöfen, soweit diese Wege, worüber die betheiligten Regierungen sich eventuell verständigen werden, außerhalb der Bahnhöfe liegen, nicht der Eisenbahnverwaltung zur Last fallen. Die aus §. 6 des Mecklenburg-Schwerinschen Expropriationsgesetzes vom 29. März 1845 sich ergebenden Verpflichtungen der Eisenbahnverwaltung werden hierdurch indeß nicht berührt.

Sollte nach Fertigstellung der Bahn die Anlage neuer Wasserdurchlässe, Staats- oder Vizinalstraßen, welche die geplante Eisenbahn kreuzen, innerhalb der Mecklenburgischen Staatsgebiete von den Großherzoglichen Regierungen für erforderlich erachtet werden, so wird zwar Preußischerseits gegen die Ausführung derartiger Anlagen keine Einsprache erhoben werden, es müssen aber in derartigen Fällen von den Großherzoglichen Regierungen alle erforderlichen Maßregeln getroffen

werden, damit weder durch die neue Anlage der Betrieb der Eisenbahn gestört wird, noch auch daraus der Eisenbahnverwaltung ein anderer Aufwand erwächst, als der für die Bewachung der neuen Uebergänge.

Im Uebrigen soll die gesammte Bahn von Hagenow bis Oldesloe mit Abzweigung noch Mölln sowohl in ihrer baulichen Ausführung als in ihren Betriebseinrichtungen als eine einheitliche Anlage gelten und die Behandlung derselben innerhalb der einzelnen Staatsgebiete eine gleichmäßige sein.

Artikel Drei.

Der Königlich Preußischen Regierung bleibt freigestellt, dem Bahnkörper und den Kunstbauten von vornherein die für zwei Geleise erforderliche Breite zu geben und zur Ausführung des zweiten Geleises nach eigenem Ermessen zu schreiten.

Artikel Vier.

Für die bei Ausführung der Vorarbeiten den betheiligten Grundbesitzern etwa zugefügten Schäden und Nachtheile ist den Beschädigten angemessene Vergütung zu gewähren.

Auch wird die Königlich Preußische Regierung bei Feststellung der Entwürfe darauf halten, daß, soweit ein Bedürfniß hierzu sich ergiebt, an der Bahn diejenigen Anordnungen getroffen werden, welche zur Abwendung von Gefahren aus dem Bahnbetriebe für die Adjazenten geeignet sind.

Entschädigungsansprüche, welche aus Anlaß des Baues oder Betriebes der Bahn gegen die Eisenbahnverwaltung geltend gemacht werden möchten, sollen von den betreffenden Großherzoglichen Landesgerichten und — insoweit nicht Reichsgesetze Platz greifen — auch nach den betreffenden Mecklenburgischen Landesgesetzen beurtheilt werden.

Artikel Fünf.

Die Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinsche und die Großherzoglich Mecklenburg-Strelitzsche Regierung werden der Verkehrsentwickelung von und nach der geplanten Bahn bereitwillige Förderung zu Theil werden lassen und insbesondere, soweit thunlich, dahin wirken, daß auf den Bahnen ihrer Gebiete von und nach jener Eisenbahn keine höheren Tarifeinheiten berechnet werden, als von und nach den übrigen anschließenden Bahnen, und daß auch in Bezug auf die Errichtung von Vereinstarifen, durchgehende Expeditionen und Durchgehen der Wagen ohne Umladung eine gleichmäßige Behandlung stattfindet.

Artikel Sechs.

Die Genehmigung der Tarife sowie die Feststellung und Abänderung der Fahrpläne steht — unbeschadet der Zuständigkeit des Reichs — der Königlich Preußischen Regierung allein zu. Etwaige besondere Wünsche der Großherzoglichen Regierungen wird hierbei die Königlich Preußische Regierung thunlichst berücksichtigen. Auch gilt als vereinbart, daß in den Tarifen für die Strecken in den

Großherzoglich Mecklenburgischen Gebieten keine höheren Einheitssätze in Anwendung kommen sollen, als für die Strecke im Königlich Preußischen Gebiete.

Artikel Sieben.

Der Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinschen und der Großherzoglich Mecklenburg-Strelitzschen Regierung bleibt vorbehalten, die Handhabung der ihr über die betreffende Bahnstrecke zustehenden Hoheitsrechte, die Wahrnehmung ihrer aus diesem Vertrage sich ergebenden Interessen und Gerechtsame und die etwaigen Verhandlungen mit der Bahnverwaltung einer Behörde oder einem besonderen Kommissarius zu übertragen. Dieselben haben die Beziehungen der Großherzoglichen Regierungen in allen Fällen zu vertreten, die nicht zum direkten Einschreiten der zuständigen Polizei- oder Gerichtsbehörden geeignet sind. Die Eisenbahnverwaltung wird sich an die mit der Vertretung beauftragte Behörde beziehungsweise die Kommissare in allen zu der Zuständigkeit derselben gehörigen Angelegenheiten wenden, auch denselben jede für ihre Zwecke nöthige Einsicht gestatten oder Auskunft ertheilen.

Artikel Acht.

Die Landeshoheit bleibt in Ansehung der in die einzelnen Staatsgebiete entfallenden Bahnstrecken den betreffenden Landesregierungen vorbehalten. Alle innerhalb der einzelnen Gebiete vorkommenden, in Bezug auf die Bahnanlage und den Transport auf derselben verübten Verbrechen, Vergehen und Uebertretungen sollen daher den Landesbehörden zur Untersuchung und Bestrafung angezeigt und, soweit nicht allgemeine Reichsgesetze Platz greifen, nach den Landesgesetzen beurtheilt werden.

Auch sollen die an den Bahnstrecken in den einzelnen Gebieten zu errichtenden Hoheitszeichen nur die der betreffenden Landesregierung sein.

Artikel Neun.

Unterthanen der Königlich Preußischen Regierung, welche beim Betriebe der Bahn in den Großherzoglich Mecklenburgischen Gebieten angestellt werden, scheiden dadurch aus dem Unterthanenverbande ihres Heimathlandes nicht aus.

Die auf den Strecken der Bahn in den Großherzoglich Mecklenburgischen Gebieten angestellten Beamten sind rücksichtlich der Disziplin lediglich ihren Vorgesetzten, im Uebrigen aber den Gesetzen des Ortes unterworfen.

Bei der Anstellung von Bahnwärtern, Weichenstellern und sonstigen dergleichen Unterbeamten der Bahn innerhalb der Großherzoglich Mecklenburgischen Staatsgebiete soll auf Angehörige der Mecklenburgischen Staaten vorzugsweise Rücksicht genommen werden, falls geeignete Militäranwärter, unter welchen die Mecklenburgischen Staatsangehörigen gleichfalls den Vorzug haben, zur Besetzung der bezeichneten Stellen nicht zu ermitteln sind.

Artikel Zehn.

So lange die Bahn im Eigenthum und Betriebe der Königlich Preußischen Regierung sich befindet, wird der Betrieb weder mit einer Gewerbesteuer noch mit einer anderen Staatsabgabe oder Staatslast belegt, noch auch eine Besteuerung zu Gunsten der Gemeinden und sonstigen korporativen Verbände zugelassen werden. Auch soll die Bahn nebst Zubehör von der Grundsteuer, sowie von allen Deich- und Siellasten befreit sein.

Sofern der Vereinbarung in diesem Artikel zuwider Steuern oder Abgaben zur Erhebung gelangen sollten, haben die Großherzoglichen Regierungen die hierfür geleisteten Ausgaben zu erstatten.

Artikel Elf.

Die Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinsche Regierung übernimmt — in Anerkennung der aus der Bahnanlage für die betreffenden Theile ihres Staatsgebiets sich ergebenden Vortheile — die Verpflichtung, den zum Bau der Bahnanlagen erforderlichen Grund und Boden innerhalb ihres Landesgebiets der Königlich Preußischen Regierung unentgeltlich zur Verfügung zu stellen, wenn von dieser ein Zuschuß von 200 000 Mark, in Worten: Zweihunderttausend Mark, zu den Grunderwerbskosten geleistet wird.

Artikel Zwölf.

Die im Artikel Elf übernommene Verpflichtung erstreckt sich auf das gesammte zur Herstellung der Bahn in der im Artikel Drei bezeichneten Art, einschließlich der Stationen und aller sonstigen Anlagen, sowie auf das für Seitenentnahmen, Parallelwege, Sicherheitsstreifen, Gewinnung von Baumaterialien, Lagerplätzen, Aenderungen von Wegen oder Wasserläufen u. s. w. nach den genehmigten Bauplänen oder nach den Bestimmungen der Landespolizeibehörden erforderliche oder zum Schutze der benachbarten Grundstücke, zur Verhütung von Feuersgefahr u. s. w. für nothwendig erachtete, der Enteignung unterworfene Grundeigenthum mit Einschluß von Rechten und Gerechtigkeiten.

Die Ueberweisung des Grundeigenthums nebst Rechten und Gerechtigkeiten soll dergestalt unentgeltlich erfolgen, daß von der bauenden Eisenbahnverwaltung auch Entschädigungen für Wirthschaftserschwernisse und sonstige Nachtheile nicht zu tragen, und die für den Bau der Bahn erforderlichen Grundstücke frei von Pfandrechten, sowie frei von allen dinglichen Lasten und Abgaben in das Eigenthum des Preußischen Staates übergehen. Diesem sollen vielmehr nur die Kosten der Vermessung und Versteinung des überwiesenen Terrains zur Last fallen. Die bauleitende Eisenbahnverwaltung wird nach Genehmigung des Bauplanes und der bei der Bauausführung etwa erforderlich werdenden Ergänzungen für jede Feldmark einen Planauszug vorlegen, welcher die zu überweisenden Grundstücke nach ihrer karten- und registermäßigen oder sonst üblichen Bezeichnung und Größe, deren Eigenthümer nach Namen und Wohnort, ferner die landespolizeilich angeordneten

Anlagen, sowie wo nur eine, sei es vorübergehende, sei es dauernde Belastung von Grundeigenthum in Frage steht, die Art und den Umfang dieser Belastung zu enthalten hat.

Binnen acht Wochen nach Vorlage dieses Auszugs ist die Eisenbahnverwaltung in den Besitz der erforderlichen Grundstücke zu setzen. Ist innerhalb dieser Frist die Ueberweisung nicht erfolgt, so steht der Eisenbahnverwaltung die Befugniß zu, ohne Weiteres die gesetzliche Enteignung zu beantragen. Der im Enteignungswege für den Grunderwerb u. s. w. erwachsende Aufwand einschließlich der Kosten des Verfahrens ist der Eisenbahnverwaltung alsdann zu ersetzen. Der Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinschen Regierung bleibt es freigestellt, wegen der Uebertragung dieser Verpflichtung auf die von der Bahnlinie berührten Gemeinden u. s. w. mit letzteren sich zu verständigen; sie bleibt indeß auch für den Fall einer derartigen Uebertragung für die Erfüllung der Verpflichtungen ihrerseits der Königlich Preußischen Regierung verhaftet.

Der von der Königlich Preußischen Regierung zu den Grunderwerbskosten zu leistende Baarzuschuß (Artikel Elf) ist von der bauleitenden Eisenbahnverwaltung an die von der Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinschen Regierung zu bezeichnende Kasse in zwei gleichen Raten zu zahlen, von denen die eine nach lastenfreier Ueberweisung des Grund und Bodens für den Bau von 16 Kilometer der im Großherzogthum Mecklenburg-Schwerin belegenen Strecke, die andere nach lastenfreier Ueberweisung des Grund und Bodens für den Rest dieser Strecke fällig wird.

Sollte die Erwerbung des Grund und Bodens durch die Eisenbahnverwaltung für Rechnung der Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinschen Regierung erfolgen, so ist der von der Königlich Preußischen Regierung zu gewährende Baarzuschuß zur Deckung der ihrerseits geleisteten Vorschußzahlungen zunächst zu verwenden.

Artikel Dreizehn.

Die Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinsche und die Großherzoglich Mecklenburg-Strelitzsche Regierung behalten sich das Recht vor, die innerhalb ihrer Gebiete von der Königlich Preußischen Regierung hergestellten Strecken der Bahn von Hagenow nach Oldesloe mit Abzweigung nach Mölln nebst allem zu denselben zu rechnenden Zubehör nach Verlauf von dreißig Jahren von dem Tage der Betriebseröffnung an gerechnet, in Folge einer mindestens drei Jahre vorher zu machenden Ankündigung gegen Erstattung des Anlagekapitals und des seitens der Königlich Preußischen Regierung zu den Grunderwerbskosten geleisteten Zuschusses (Artikel Elf), einschließlich der während der Bauzeit aufgelaufenen vierprozentigen Zinsen, sowie der Kosten für spätere Vervollständigungen und Erweiterungen, zu erwerben.

Insofern zur Zeit der Erwerbung der Zustand der Bahn gegen die ursprüngliche Anlage sich wesentlich verschlechtert haben möchte, soll außerdem von dem ursprünglichen Anlagekapital nach einem durch Sachverständige zu bestimmenden Prozentsatze ein dem dermaligen Zustande entsprechender Abzug gemacht werden.

Die Hohen kontrahirenden Regierungen sind übrigens darin einverstanden, daß, falls die Großherzoglichen Regierungen von dem hier vorbehaltenen Ankaufsrechte künftig Gebrauch machen sollten, ungeachtet der Aenderung in den Eigenthumsverhältnissen der betreffenden Bahnstrecken nie eine Unterbrechung in dem Betriebe auf denselben eintreten, vielmehr wegen Erhaltung eines ungestörten einheitlichen Betriebes unter Anwendung gleicher Tarifsätze und Tarifbestimmungen für die ganze betreffende Bahnlinie zuvor eine den Verhältnissen sich anpassende geeignete Verständigung Platz greifen soll.

Machen die Großherzoglichen Regierungen von dem Ankaufsrechte Gebrauch, so können sie den Betrieb auf den angekauften Strecken an einen Privatunternehmer nur mit ausdrücklicher Zustimmung Preußens übertragen, falls und so lange die in Preußen belegene Bahnstrecke sich im Eigenthume und Betriebe des Preußischen Staates befindet. Umgekehrt wird, falls und so lange nach etwaigem Ankaufe der Mecklenburgischen Bahntheile die Großherzoglichen Regierungen den Betrieb auf letzteren selbst führen, die Königlich Preußische Regierung auch ihrerseits den Betrieb der in Preußen belegenen Bahnstrecke an einen Privatunternehmer ohne ausdrückliche Zustimmung der Großherzoglichen Regierungen nicht übertragen.

Artikel Vierzehn.

Für den Fall der Abtretung des Preußischen Eisenbahnbesitzes an das Deutsche Reich soll es der Königlich Preußischen Regierung freistehen, auch die aus diesem Vertrage erworbenen Rechte und Pflichten auf das Reich mit zu übertragen. Im Uebrigen wird die Königlich Preußische Regierung ohne Zustimmung der Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinschen und der Großherzoglich Mecklenburg-Strelitzschen Regierung die auf deren Gebieten belegenen Bahnstrecken nicht veräußern, auch ohne vorgängige Verständigung mit denselben den Betrieb einem Privatunternehmer nicht übertragen.

Artikel Fünfzehn.

Der gegenwärtige Vertrag erlischt, wenn nicht innerhalb einer Frist von drei Jahren, vom Tage der Ratifikationsauswechselung an gerechnet, mit dem Bau der Bahn begonnen und innerhalb einer weiteren Frist von vier Jahren die Bahn auf der Strecke Hagenow–Zarrentin dem öffentlichen Verkehr übergeben werden sollte.

Artikel Sechszehn.

Gegenwärtiger Vertrag soll allerseits zur landesherrlichen Genehmigung vorgelegt werden und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden thunlichst bald erfolgen.

Dessen zu Urkund ist gegenwärtiger Vertrag dreifach ausgefertigt, von den Bevollmächtigten unterschrieben und mit deren Insiegeln versehen worden.

So geschehen zu Berlin, den 5. Dezember 1889.

Dr. Micke. Ehlers. v. d. Decken.

Schlußprotokoll

zum

Staatsvertrage vom 5. Dezember 1889.

Die unterzeichneten Bevollmächtigten waren heute zusammengetreten, um zum Abschlusse und zur Vollziehung des wegen Herstellung einer Eisenbahn von Hagenow nach Oldesloe mit Abzweigung nach Mölln vereinbarten Staatsvertrages zu schreiten.

Hierbei sind in das gegenwärtige Schlußprotokoll nachstehende Erklärungen aufgenommen worden, welche mit der Ratifikation des Vertrages als mitgenehmigt gelten und mit den Vereinbarungen des Vertrages selbst gleichverbindliche Kraft haben sollen.

1) Zu Artikel 1.

Es gilt als vereinbart, daß die Bestimmungen des Staatsvertrages über den Bau und Betrieb der Bahn Hagenow—Oldesloe auch dann in Geltung bleiben, wenn die Zweigbahn nach Mölln zunächst oder überhaupt nicht zur Ausführung gelangen sollte.

2) Zu Artikel 2 Absatz 1.

Die Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinsche Regierung übernimmt es, bezüglich eines etwaigen unmittelbaren Anschlusses der Hagenow—Oldesloer Eisenbahn an die Friedrich-Franz-Bahn bei Hagenow auf die Gewährung thunlichst günstiger Bedingungen seitens der betreffenden Bahnverwaltung hinzuwirken, soweit sie dazu auf Grund des ihr dieser Bahn gegenüber zustehenden Aufsichts- oder konzessionsmäßigen oder vertraglichen Rechts im Stande ist.

3) Zu Artikel 2 Absatz 3.

Die Königlich Preußische Regierung wird bei der Bearbeitung des ausführlichen Entwurfs erhebliche Verschiebungen der Linie im Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinschen Gebiete gegenüber dem aufgestellten allgemeinen Entwurf thunlichst zu vermeiden suchen.

Sie erklärt sich ferner hinsichlich der Anlegung von Stationen bereit, auf der Strecke Hagenow—Landesgrenze außer bei Hagenow, Wittenburg und Zarrentin noch zwei an geeigneten Orten und in angemessener Entfernung von einander belegene Stationen zu errichten, auf welchen täglich mindestens zwei in jeder Richtung verkehrende Züge mit Personenbeförderung nach Bedarf halten werden.

Die zwischen Wittenburg und Zarrentin in Aussicht genommene Station soll in einfachster Weise hergestellt und nur für die Abfertigung von Personen und von Gütern in Wagenladungen eingerichtet werden.

4) Zu Artikel 3.

Sollte die Königlich Preußische Regierung sich demnächst zu einer Erweiterung der ursprünglichen Bahnanlagen durch Herstellung von Anschlußgeleisen, Stationen und Haltestellen oder zu ähnlichen Einrichtungen entschließen, so werden die Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinsche und die Großherzoglich Mecklenburg-Strelitzsche Regierung zwecks Erwerbung des zur Ausführung dieser Anlagen erforderlichen Grund und Bodens, auf welche sich die Verpflichtung im Artikel 11 des Vertrages nicht bezieht, für ihre Gebiete das Enteignungsrecht nach Maßgabe der einschlägigen Landesgesetze bewilligen und für die Ermittelung und Feststellung der Entschädigungen keine ungünstigeren Bestimmungen in Anwendung bringen lassen, als diejenigen, welche bei den Enteignungen zu Eisenbahnanlagen in den Mecklenburgischen Gebieten zur Zeit Geltung haben.

5) Zu Artikel 12.

Es herrscht Einverständniß, daß der zur Anlage von Sicherheitsstreifen erforderliche Grund und Boden den betreffenden Besitzern verbleibt und nur hinsichtlich der Benutzung den durch den Zweck der Anlage bedingten Beschränkungen unterworfen wird.

6) Zu Artikel 15.

Die Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinsche und die Großherzoglich Mecklenburg-Strelitzsche Regierung verpflichten sich, ihrerseits alles zu thun, was geeignet ist, der Königlich Preußischen Regierung die Innehaltung der im Artikel 15 festgesetzten Fristen zu erleichtern und zu ermöglichen. Sie werden zu diesem Zweck insbesondere den Anträgen der Eisenbahnverwaltung auf landespolizeiliche Prüfung und Genehmigung der Bauentwürfe (Artikel 2 Absatz 4) und Ueberweisung des zum Bau erforderlichen Grund und Bodens (Artikel 11 und 12) die thunlichste Beschleunigung angedeihen lassen und auch dafür Sorge tragen, daß das eventuell einzuleitende Enteignungsverfahren mit allen gesetzlich zulässigen Erleichterungen und in der zulässig kürzesten Frist durchgeführt wird.

7) Die Ratifikation des Vertrages soll baldthunlichst herbeigeführt und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden in Berlin bewirkt werden.

Die mit dem vereinbarten Entwurfe übereinstimmend befundenen drei Ausfertigungen des Vertrages sind hierauf von den Bevollmächtigten unterzeichnet und untersiegelt worden und es haben der Königlich Preußische, der Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinsche und der Großherzoglich Mecklenburg-Strelitzsche Bevollmächtigte je eine Ausfertigung des Vertrages und des Schlußprotokolls entgegengenommen.

So geschehen zu Berlin, den 5. Dezember 1889.

Dr. Micke. Ehlers. v. d. Decken.

Der vorstehende Staatsvertrag ist ratifizirt worden und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden hat stattgefunden.

(Nr. 9446.) Staatsvertrag zwischen Preußen und Lübeck wegen Herstellung einer Eisenbahn von Hagenow nach Oldesloe mit Abzweigung nach Mölln. Vom 13. Dezember 1889.

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen und der Senat der freien und Hansestadt Lübeck haben zum Zwecke einer Vereinbarung über die Herstellung einer Eisenbahn von Hagenow nach Oldesloe mit Abzweigung nach Mölln zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen:

Allerhöchstihren Geheimen Ober-Regierungsrath Dr. Paul Micke,

der Senat der freien und Hansestadt Lübeck:

den Senator Dr. Hermann Rittscher,

welche unter dem Vorbehalte der Ratifikation nachstehenden Staatsvertrag abgeschlossen haben.

Artikel I.

Die Königlich Preußische Regierung beabsichtigt, eine Eisenbahn von Hagenow nach Oldeloe oder einem in der Nähe belegenen Punkte der Linie Schwarzenbeck—Oldesloe—Neumünster mit Abzweigung nach Mölln für eigene Rechnung auszuführen, sobald sie die gesetzliche Ermächtigung hierzu erhalten haben wird.

Die freie und Hansestadt Lübeck gestattet der Königlich Preußischen Regierung den Bau und Betrieb dieser Bahn innerhalb ihres Staatsgebiets und wird derselben das Enteignungsrecht ertheilen.

Artikel II.

Der Königlich Preußischen Regierung bleibt freigestellt, dem Bahnkörper und den Kunstbauten von vornherein die für zwei Geleise erforderliche Breite zu geben und zur Ausführung des zweiten Geleises nach eigenem Ermessen zu schreiten.

Die Feststellung der gesammten Bauentwürfe für die den Gegenstand dieses Vertrages bildende Eisenbahn soll ebenso, wie die Prüfung der anzuwendenden Fahrzeuge, einschließlich der Dampfwagen, lediglich der Königlich Preußischen Regierung zustehen, welche indeß sowohl bezüglich der Führung der Bahn, wie bezüglich der Anlegung von Stationen in dem Lübeckischen Gebiete etwaige besondere Wünsche des Senats der freien und Hansestadt Lübeck thunlichst berücksichtigen will. Jedoch bleibt die landespolizeiliche Prüfung und Genehmigung der Bauentwürfe, soweit diese die Herstellung von Wegeübergängen, Brücken, Durchlässen, Flußkorrektionen, Vorfluthanlagen und Parallelwegen betreffen, nebst der baupolizeilichen Prüfung der Stationsanlagen jeder Regierung innerhalb ihres Gebiets vorbehalten. Hierbei gilt als vereinbart, daß die Herstellung, Unterhaltung und Beleuchtung der Zufuhrwege zu den Stationen, soweit diese Wege außerhalb der Stationen liegen, nicht Sache der Eisenbahnverwaltung ist.

Sollte demnächst nach Fertigstellung der Bahn in Folge eintretenden Bedürfnisses die Anlage neuer Wasserdurchlässe, Staats- oder Vizinalstraßen, welche die geplante Eisenbahn kreuzen, von dem Senate der freien und Hansestadt Lübeck innerhalb Lübeckischen Gebiets angeordnet oder genehmigt werden, so wird zwar Preußischerseits gegen die Ausführung derartiger Anlagen keine Einsprache erhoben werden, der Senat der freien und Hansestadt Lübeck verpflichtet sich aber, dafür einzutreten, daß durch die neue Anlage weder der Betrieb der Eisenbahn gestört wird, noch auch daraus der Eisenbahnverwaltung ein Kostenaufwand erwächst.

Artikel III.

Die Spurweite der Geleise soll 1,435 Meter im Lichten der Schienen betragen. Die Königlich Preußische Regierung ist berechtigt, die im Artikel I benannte Bahn nach den Bestimmungen der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 und den dazu künftig etwa ergehenden ergänzenden oder abändernden Bestimmungen herzustellen und demnächst zu betreiben.

Artikel IV.

Sollte die Königlich Preußische Regierung sich demnächst zu einer Erweiterung der ursprünglichen Bahnanlagen durch Herstellung von Anschlußgeleisen, Stationen oder zu ähnlichen Einrichtungen entschließen, so wird der Senat der freien und Hansestadt Lübeck auch zur Erwerbung des zur Ausführung dieser Anlagen erforderlichen Grund und Bodens für das Lübeckische Gebiet das Enteignungsrecht ertheilen, insoweit dasselbe nicht bereits nach den gesetzlichen Bestimmungen von selbst Anwendung findet, und für die Ermittelung und Feststellung der Entschädigungen keine ungünstigeren Bestimmungen in Anwendung bringen lassen, als diejenigen, welche bei den Enteignungen zu Eisenbahnanlagen in dem Lübeckischen Gebiete Geltung haben.

Für die Verhandlungen im Verwaltungs- und gerichtlichen Verfahren, welche zur Uebertragung des Eigenthums oder zur Ueberlassung in die Benutzung an den Preußischen Staat sowohl zur ursprünglichen Bahnanlage, als auch zu etwaigen demnächstigen Erweiterungen derselben innerhalb Lübeckischen Gebiets erforderlich sind, namentlich auch für die Umschriften in den Hypothekenbüchern, sind nur die baaren Auslagen zu erstatten, und tritt im Uebrigen Freiheit von Stempel und Gebühren ein.

Artikel V.

Der Senat der freien und Hansestadt Lübeck verpflichtet sich, den zum Bau der Bahn und ihrer Nebenanlagen sowie den zu etwaigen künftigen Erweiterungen erforderlichen Grund und Boden, soweit derselbe der Enteignung unterworfen ist und sich im Eigenthum der freien und Hansestadt Lübeck befindet, der Königlich Preußischen Regierung unentgeltlich und lastenfrei abzutreten, den dauernd erforderlichen zum Eigenthum, den vorübergehend erforderlichen für die Dauer der Benutzung.

Artikel VI.

Die Feststellung der Tarife, sowie die Feststellung und Abänderung der Fahrpläne erfolgt — unbeschadet der Zuständigkeit des Reichs — durch die Königlich Preußische Regierung unter thunlichster Berücksichtigung der Wünsche des Senats der freien und Hansestadt Lübeck. Es sollen übrigens in den Tarifen für die Strecke in dem Lübeckischen Gebiete keine höheren Einheitssätze in Anwendung kommen, als für die Strecke auf Königlich Preußischem Staatsgebiete.

Artikel VII.

Die Landeshoheit bleibt in Ansehung der in das Lübeckische Gebiet entfallenden Bahnstrecke der freien und Hansestadt Lübeck vorbehalten. Auch sollen die an der Bahnstrecke im Lübeckischen Gebiete zu errichtenden Hoheitszeichen nur die der freien und Hansestadt Lübeck sein.

Dem Senat der freien und Hansestadt Lübeck bleibt vorbehalten, zur Handhabung des ihm über die im Lübeckischen Gebiete belegene Bahnstrecke zustehenden Hoheitsrechts einen beständigen Kommissarius zu bestellen, welcher die Beziehungen zur Königlich Preußischen Eisenbahnverwaltung in allen denjenigen Fällen zu vertreten hat, welche nicht zum direkten gerichtlichen und polizeilichen Einschreiten der Behörden geeignet sind.

Die Handhabung der Bahnpolizei auf der im Lübeckischen Gebiet belegenen Bahnstrecke erfolgt durch die Königlich Preußischen Eisenbahnbehörden und Beamten, welche auf Vorschlag der Königlich Preußischen Betriebsverwaltung von den zuständigen Lübeckischen Behörden in Pflicht zu nehmen sind. Die Handhabung der allgemeinen Sicherheitspolizei liegt hinsichtlich dieser Bahnstrecke den betreffenden Lübeckischen Organen ob. Dieselben werden den Bahnpolizeibeamten auf deren Ansuchen bereitwillig Unterstützung leisten.

Artikel VIII.

Preußische Staatsangehörige, welche in dem Lübeckischen Gebiete stationirt sind, erleiden dadurch keine Aenderung ihres Staatsangehörigkeitsverhältnisses.

Die Beamten der Bahn sind ohne Unterschied des Orts der Anstellung rücksichtlich der Disziplin lediglich ihren Vorgesetzten beziehungsweise den Aufsichtsorganen der Königlich Preußischen Staatsregierung, im Uebrigen aber den Gesetzen und Behörden des Staates, in welchem sie ihren Wohnsitz haben, unterworfen.

Bei der Anstellung von Bahnwärtern, Weichenstellern und sonstigen dergleichen Unterbeamten innerhalb des Lübeckischen Staatsgebiets soll auf Angehörige des letzteren vorzugsweise Rücksicht genommen werden, falls geeignete Militäranwärter, unter welchen die Lübeckischen Staatsangehörigen gleichfalls den Vorzug haben, zur Besetzung der bezeichneten Stellen nicht zu ermitteln sind.

Artikel IX.

Entschädigungsansprüche, welche aus Anlaß des Baues oder Betriebes der im Lübeckischen Gebiet belegenen Bahnstrecke gegen die Eisenbahnverwaltung

geltend gemacht werden möchten, sollen von den Lübeckischen Gerichten und — insoweit nicht Reichsgesetze Platz greifen — auch nach den Lübeckischen Landesgesetzen beurtheilt werden.

Artikel X.

Der Senat der freien und Hansestadt Lübeck verpflichtet sich, von der Eisenbahnunternehmung und dem zu derselben gehörigen Grund und Boden keinerlei Staats- oder Gemeindeabgaben zu erheben, noch auch eine Besteuerung derselben zu Gunsten der Gemeinden und sonstigen korporativen Verbände zuzulassen.

Auch verzichtet derselbe auf die Erhebung der Veräußerungsabgabe für den Erwerb des zum Bau der Bahn und ihrer Nebenanlagen, sowie zu etwaigen künftigen Erweiterungen erforderlichen Grund und Bodens.

Artikel XI.

Ein Recht auf den Erwerb der in das Lübeckische Gebiet entfallenden Bahnstrecke wird der Senat der freien und Hansestadt Lübeck nicht in Anspruch nehmen.

Artikel XII.

Für den Fall der Abtretung des Preußischen Eisenbahnbesitzes an das Deutsche Reich soll es der Königlich Preußischen Regierung freistehen, auch die aus diesem Vertrage erworbenen Rechte und Pflichten auf das Reich mit zu übertragen.

Artikel XIII.

Gegenwärtiger Vertrag soll beiderseits zur Ratifikation vorgelegt werden, die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden soll im Wege des Schriftwechsels erfolgen.

Zur Beglaubigung dessen haben die Bevollmächtigten denselben unterzeichnet und besiegelt.

So geschehen zu Berlin, den 13. Dezember 1889.

Dr. Micke. (L. S.) Rittscher. (L. S.)

Schlußprotokoll

zum

Staatsvertrage zwischen Preußen und Lübeck wegen Herstellung einer Eisenbahn von Hagenow nach Oldesloe mit Abzweigung nach Mölln.

Vom 13. Dezember 1889.

Die unterzeichneten Bevollmächtigten waren heute zusammengetreten, um zum Abschlusse und zur Vollziehung des wegen Herstellung einer Eisenbahn von Hagenow nach Oldesloe mit Abzweigung nach Mölln vereinbarten Staatsvertrages zu schreiten.

Hierbei sind in das gegenwärtige Schlußprotokoll nachstehende Erklärungen aufgenommen worden, welche mit der Ratifikation des Vertrages als mitgenehmigt gelten und mit den Vereinbarungen des Vertrages selbst gleichverbindliche Kraft haben sollen:

1) Zu Artikel I.

Es gilt als vereinbart, daß die Bestimmungen des Staatsvertrages über den Bau und Betrieb der Bahn Hagenow—Oldesloe auch dann in Geltung bleiben, wenn die Zweigbahn nach Mölln zunächst oder überhaupt nicht zur Ausführung gelangen sollte.

2) Zu Artikel IV.

Die vertragschließenden Theile sind darin einig, daß die Freiheit von Gerichtsgebühren nur insoweit eintritt, als dieselben, sei es in Folge richterlichen Urtheils, sei es im Wege des Vergleichs, der Königlich Preußischen Regierung zur Last fallen, und nach der zwischen der freien und Hansestadt Lübeck einerseits und dem Großherzogthum Oldenburg und den freien und Hansestädten Bremen und Hamburg andererseits bestehenden Gerichtsgemeinschaft für die Lübeckische Regierung verrechnet werden.

Die mit dem vereinbarten Entwurfe übereinstimmend befundenen Ausfertigungen des Vertrages sind hierauf von den Bevollmächtigten unterzeichnet und untersiegelt worden, und es haben der Bevollmächtigte der Königlich Preußischen Regierung und der Bevollmächtigte des Senats der freien und Hansestadt Lübeck je eine Ausfertigung des Vertrages und des Schlußprotokolls entgegen genommen.

So geschehen zu Berlin, den 13. Dezember 1889.

Dr. Micke. Rittscher.

Der vorstehende Staatsvertrag ist ratifizirt worden und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden hat stattgefunden.

Bekanntmachung.

Nach Vorschrift des Gesetzes vom 10. April 1872 (Gesetz-Samml. S. 357) sind bekannt gemacht:

1) das unterm 20. Oktober 1890 Allerhöchst vollzogene Statut für den Deichverband der Eidinghäuser Masch im Kreise Minden durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Minden Nr. 48 S. 287, ausgegeben den 29. November 1890;

2) der Allerhöchste Erlaß vom 12. November 1890, betreffend die Anwendung des Enteignungsrechts zur Entziehung und zur dauernden Beschränkung des bei der von der Staatsbauverwaltung auszuführenden Anlage eines Sicherheitshafens am rechten Rheinufer bei Mülheim a. Rhein in Anspruch zu nehmenden Grundeigenthums, durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Cöln, Jahrgang 1891 Nr. 12 S. 143, ausgegeben den 25. März 1891;

3) der Allerhöchste Erlaß vom 19. Januar 1891, betreffend die Verleihung des Rechts zur Chausseegelderhebung an den Kreis Thorn für die von demselben erbauten Chausseen: 1) von der Thorn-Culmsee'er Chaussee über Mocker bis zu der nach Fort 2 führenden Chaussee mit Abzweigungen nach dem Bahnhofe Mocker der Thorn-Marienburger Eisenbahn sowie nach dem Eingange von Mocker, 2) von Culmsee nach Rentschkau, 3) von Culmsee nach dem Bahnhofe Schönsee der Thorn-Insterburger Eisenbahn, 4) von der Thorn-Schönsee'er Chaussee nach dem Bahnhofe Tauer der nämlichen Eisenbahn und von dort bis zum Ausgange des Dorfes Tauer, sowie 5) von Groß-Bösendorf bis zur Fähre von Scharnau, durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Marienwerder Nr. 12 S. 69, ausgegeben den 26. März 1891;

4) der Allerhöchste Erlaß vom 27. Januar 1891, betreffend die Verleihung des Enteignungsrechts an die politische Gemeinde Calden im Kreise Hofgeismar zum Erwerbe eines zur Erweiterung ihres Begräbnißplatzes erforderlichen, in der Gemarkung Calden belegenen Grundstücks, durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Cassel Nr. 10 S. 35, ausgegeben den 11. März 1891;

5) das Allerhöchste Privilegium vom 1. Februar 1891 wegen Ausfertigung auf den Inhaber lautender Anleihescheine der Stadt Essen im Betrage von 200 000 Mark durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Düsseldorf Nr. 9 S. 93, ausgegeben den 28. Februar 1891;

6) das unterm 4. Februar 1891 Allerhöchst vollzogene Statut für die Wassergenossenschaft Lukowo-Tarnowo im Kreise Wongrowitz durch Extrabeilage zum Amtsblatt der Königl. Regierung zu Bromberg Nr. 12, ausgegeben den 19. März 1891;

7) der Allerhöchste Erlaß vom 11. Februar 1891, betreffend die Verleihung des Enteignungsrechts an die Stadtgemeinde Berlin bezüglich der zur Regulirung beziehungsweise Verbreiterung oder Freilegung verschiedener Straßen und Straßenstrecken erforderlichen Grundstücke, durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Potsdam und der Stadt Berlin Nr. 11 S. 93, ausgegeben den 13. März 1891;

8) der Allerhöchste Erlaß vom 23. Februar 1891, betreffend die Verleihung des Enteignungsrechts an die Gewerkschaft Stollberg zu Essen bezüglich der zum Bau einer dem öffentlichen Verkehr dienenden Schmalspurbahn von der Anschlußbahn der genannten Gesellschaft an die Bergisch-Märkische Eisenbahn nach den Kalksteinbrüchen im Hesperthale erforderlichen Grundstücke, durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Düsseldorf Nr. 14 S. 163, ausgegeben den 4. April 1891;

9) das Allerhöchste Privilegium vom 25. Februar 1891 wegen Ausfertigung auf den Inhaber lautender Anleihescheine der Entwässerungsgenossenschaft der Geesteniederung zu Lehe im Betrage von 375 000 Mark durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Stade Nr. 13 S. 83, ausgegeben den 27. März 1891;

10) das Allerhöchste Privilegium vom 25. Februar 1891 wegen Ausfertigung auf den Inhaber lautender Anleihescheine der Stadt Breslau im Betrage von 11 000 000 Mark durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Breslau Nr. 16 S. 150, ausgegeben den 17. April 1891;

11) das Allerhöchste Privilegium vom 1. März 1891 wegen Ausgabe auf jeden Inhaber lautender Anleihescheine der Stadt Frankfurt a. M. zum Betrage von 12 000 000 Mark durch das Amtsblatt für den Stadtkreis und für den Landkreis Frankfurt a. M. Nr. 13 S. 103, ausgegeben den 29. März 1891;

12) der Allerhöchste Erlaß vom 2. März 1891, betreffend die Verleihung des Enteignungsrechts an die Stadt Bonn bezüglich aller auf dem Godesberg-Bonner Bachkanal haftenden Wassergerechtigkeiten, sowie bezüglich aller etwaigen Eigenthums- oder Nutzungsrechte der Besitzer der an die Uferflächen anstoßenden Grundstücke, durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Cöln Nr. 12 S. 143, ausgegeben den 25. März 1891.

Redigirt im Bureau des Staatsministeriums.

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.